

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Sistem Transportasi

2.1.1. Pengertian Angkutan (Transportasi)

Menurut Warpani (2002:1), menjelaskan bahwa pada prinsipnya angkutan umum adalah alat atau sarana untuk memindahkan orang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam prosesnya angkutan umum itu sendiri dapat dilakukan dengan menggunakan sarana angkut berupa kendaraan atau tanpa kendaraan (diangkut oleh orang). Dengan atau tanpa kendaraan, pengangkutan dapat dikatakan menjadi pengangkutan orang dan pengangkutan barang.

Pemecahan persoalan harus berbeda untuk mengetahui perbedaan hakiki antara lalu lintas dengan angkutan dan perbedaan persoalan yang ditimbulkan. Akan tetapi angkutan (sarana transportasi) dan lalu lintas (prasarana transportasi) merupakan dua hal yang tidak dapat dipisahkan. Unsur dasar lalu lintas dan angkutan jalan adalah sama yakni :

- Ruang kegiatan, berupa lahan yang ditata kegunaanya
- Ruang lalu lintas, berupa jalan, jembatan dan penyeberangan
- Simpul berupa terminal bus

2.2. Angkutan

Menurut Warpani (1990:170), Sebuah sistem sewa atau bayar yang dilakukan oleh penumpang adalah pengertian dari Angkutan Umum Penumpang (AUP). Adapun pengertian lainnya angkutan umum penumpang adalah sarana transportasi berupa bus, minibus, kereta api, angkutan air dan angkutan udara.

Dalam usaha mendorong AUP dengan tujuan membantu meningkatkan kelancaran lalu lintas, dapat dilakukan dengan berbagai cara yakni salah satunya kebijaksanaan yang lebih mengistimewakan AUP seperti lajur bus arus balik, penerapan lajur khusus bus, pembatasan atau larangan kendaraan pribadi dalam waktu tertentu dan kawasan tertentu pula. (Warpani, 1990:172)

Menurut Warpani (1990:172), Untuk melayani kepentingan mobilitas masyarakat dalam melakukan kegiatannya, baik yang dalam jarak menengah atau pendek (angkutan perkotaan/pedesaan angkutan antar kota dalam propinsi) ataupun kegiatan sewaktu-waktu antar propinsi (angkutan antar kota dalam propinsi) merupakan peranan utama dalam angkutan umum penumpang. Akan tetapi kebutuhan akan peranan sarana angkutan tampaknya akan memiliki peranan yang sangat penting. Aspek lain pelayanannya dalam pengendalian lalu lintas, penghematan energi, dan pengembangan wilayah.

Tujuan utama keberadaan sarana angkutan umum penumpang (AUP) adalah untuk memberikan pelayanan angkutan umum yang baik, aman dan layak bagi penggunaannya (masyarakat). Karena angkutan umum penumpang merupakan angkutan massal, maka perlu adanya kesamaan di antara para penumpang antara lain kesamaan asal dan tujuan. Kesamaan ini ditujukan untuk mencapai

carapengumpulan penumpang di terminal atau tempat pemberhentian. (Warpani, 1990;170)

2.2.1. Angkutan Umum Penumpang (AUP)

Menurut Warpani (1990:170), Adanya interaksi yang sangat intern antara komponen-komponen sistem transportasi, dimana interaksi yang terjadi berada pada kondisi diluar kontrol sehingga terjadi adanya ketidakseimbangan karena pada dasarnya itu merupakan masalah transportasi. Ketidak seimbangan ketidsakseimbangan antara *transport demand* dan *transport supply* ataupun faktor-faktor relevan lainnya yang pada dasarnya dapat menyebabkan pergerakan manusia dan barang menjadi tidak efisien dan efektif, permasalahan transportasi itu merupakan masalah yang sudah lama ada, namun baru menemukan pemecahan solusinya. Sementara itu pemecahan solusinya sendiri berkembang sangat pesat. Sarana untuk memindahkan barang dan orang dari tempat satu ke tempat lainnya merupakan pengertian angkutan umum pada umumnya yang dimana tujuannya adalah membantu orang atau sekelompok orang untuk menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki atau mengirim barang dari tempat asalnya ke tempat tujuannya.

Angkutan (Bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air dan angkutan udara termasuk dalam angkutan umum penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Adapun tujuan utama keberadaan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat karena angkutan umum penumpang merupakan angkutan massal, oleh karena itu perlu ada beberapa kesamaan umum penumpang akan berjalan dengan

baik apabila tercipta keseimbangan antara sediaan dan permintaan. (Warpani, 1990;170)

Menurut Warpani (2002:41), AUP memiliki tujuan yakni memberikan pelayanan yang aman, cepat, nyaman dan murah pada penumpang yang mobilitasnya semakin meningkat, terutama bagi para paksawan dalam menjalankan kegiatannya.

2.2.2. Peranan Angkutan Umum Penumpang

Menurut Warpani (1990:171). Pada umumnya kota yang berada pada jalur sistem angkutan merupakan kota yang berkembang pesat. Hal-hal yang mengurangi sumbangan angkutan umum bagi mobilitas suatu kota antara lain adalah perubahan gaya hidup, pola perkembangan kota, dan pertumbuhan kepemilikan kendaraan pribadi. Namun sarana transportasi seperti bis dan kereta api masih memainkan peran yang amat penting dalam kehidupan kota maupun hubungan antar kota.

Dalam melayani kepentingan mobilitas masyarakat dalam melakukan kegiatannya, baik kegiatan sehari-hari yang berjarak pendek atau menengah (angkutan perkotaan / pedesaan dan angkutan antarkota dalam propinsi) maupun kegiatan sewaktu-waktu antarpropinsi (angkutan antarkota dalam propinsi/AKDP dan antarkota antar propinsi/AKAP) merupakan peranan utama angkutan umum. Aspek lain dalam pelayanan angkutan umum adalah peranannya dalam pengendalian lalu lintas, penghematan energi, dan pengembangan wilayah(Warpani, 2002;171).

Menurut Warpani (1990:172), Orang ataupun masyarakat memerlukan angkutan untuk mencapai tempat kerja, untuk berbelanja, berwisata, maupun memenuhi kebutuhan sosial – ekonomi lainnya. Ada dua golongan besar yaitu paksawan dan pilihwan, dimana dua golongan besar ini merupakan pemakai jasa angkutan umum.

Kepemilikan kendaraan adalah faktor penting yang mempengaruhi apakah orang tergolong paksawan atau pilihwan. Dimana-mana tetap terdapat orang yang ternyata membutuhkan dan menggunakan sarana angkutan umum penumpang, yang tingkat kepemilikan kendaraannya tinggi sekalipun. Cukup beralasan untuk mengatakan bahwa proporsi pilihwan di daerah perkotaan tingkat kepemilikan kendaraannya tinggi lebih banyak dari paksawan (Warpani, 1990;172).

Zaman sekarang perkembangan kepemilikan kendaraan yang pesat akibat meningkatnya kesejahteraan masyarakat karena tak diikuti terus menerus dengan pembangunan jaringan jalan. Hal ini telah mendorong banyak kota menggalakkan penggunaan AUP. Adapun sejumlah kota di negara maju peranan AUP sangat dirasakan manfaatnya, dimana fungsinya melayani pergerakan orang dan barang sehingga kebijaksanaan yang menyangkut sistem perangkutan tidak dapat mengabaikan peranannya yang penting itu (Warpani, 1990;172).

Kemampuan untuk meningkatkan mutu angkutan umum penumpang bisa dilakukan dengan beberapa cara yang bisa dilakukan termasuk kebijakan yang lebih memberi perhatian khusus terhadap angkutan umum penumpang seperti pengadaan lajur khusus bus yang bermaksud semuanya untuk memperlancar dan membantu peningkatan kelancaran dalam berlalu lintas (Warpani, 1990;172).

Angkutan umum penumpang masih mempunyai peranan penting dalam ancaman semakin mahalnya bahan bakar minyak dan semakin langkanya ketersediaan bahan bakar minyak. Pemerintah sudah mewacanakan akan menghapus bahan bakar minyak bensin dan akan pelan-pelan mengganti dengan bahan bakar minyak pertamax. Namun itu masih memerlukan waktu untuk pengkajian ulang kebijakan pemerintah tersebut dalam hal keamanan, efisiensi dan efektifitas (Warpani, 1990:172).

Perkembangan teknologi yang semakin pesat menimbulkan dampak yang sangat besar terhadap ketergantungan masyarakat terhadap angkutan umum penumpang. Terbukti karena sangat efisien dalam penggunaan energi dan biaya (Warpani, 1990:172).

2.2.3. Pelayanan Angkutan Umum Penumpang

Menurut (Warpani:2002:41) Tujuannya membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki, atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ke tempat tujuannya. Prosesnya dapat dilakukan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan atau tanpa kendaraan (diangkut oleh orang). Hal ini sangat penting karena angkutan umum adalah benang merah kemajuan perekonomian, sosial-budaya, dan politik.

Dalam hal penyediaan pelayanan angkutan umum demi untuk memenuhi permintaan masyarakat yang sangat beraneka ragam. Unsur komersial dalam hal pengetahuan biaya, kecepatan dan pengetahuan akan pasar pemasaran sangat penting dalam hal pilihan penawaran pelayanan.

. Misalnya, penumpang tertentu pada jam sibuk dapat saja memilih cepat sampai ke tempat tujuan. Dengan demikian, ada tawaran pilihan moda atau pancaran moda (*moda split*) angkutan sehingga ada pengisian kapasitas pada berbagai moda, pada intinya tetap sama yakni operator harus memahami pola kebutuhan, dan harus mampu bagaimana caranya memenuhi kebutuhan secara ekonomi. Jadi, dalam hal ini dapat dikenali adanya unsur – unsur :

- a. Sarana atau moda angkutan dengan kapasitas tertentu yaitu bus, kereta api, kapal, pesawat terbang.
- b. Biaya, yaitu biaya yang harus dikeluarkan untuk menggerakkan operasi pelayanan sesuai dengan sifat teknik moda yang bersangkutan.
- c. Prasarana, yakni jalan dan terminal yang merupakan simpul jasa pelayanan angkutan.
- d. Staf atau sumber daya manusia yang mengoperasikan pelayanan angkutan.

(Warpani, 2002: 41-42)

2.2.4. Peranan Wilayah Pelayanan Angkutan Penumpang Umum

Penentuan batas wilayah angkutan penumpang umum diperlukan untuk :

- Merencanakan sistem pelayanan angkutan umum.
- Menetapkan kewenangan penyediaan, pengelolaan, dan pengaturan pelayanan angkutan penumpang umum.

Jaringan Trayek

- a. Jaringan trayek adalah kumpulan dari trayek-trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang baik diperkotaan, antar kota dalam provinsi ataupun antar kota antar provinsi. (Sumber : SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687, 2002)

Faktor yang digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam menetapkan jaringan trayek adalah sebagai berikut :

1) Pola tata guna tanah.

Dalam pelayanan angkutan umum diharapkan mampu menyediakan akses atau jalur yang memadai dalam hal teknis. Agar bisa mendapatkan jalur trayek yang memadai harus diusahakan melewati tata guna lahan yang berpotensi tinggi. Dan juga lokasi-lokasi yang potensial (Sumber : SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687, 2002).

2) Pola pergerakan penumpang angkutan umum.

Dalam hal penentuan rute yang baik harus mengikuti pola pergerakan angkutan agar pergerakan dapat berlangsung dengan baik dan efisien. Begitu juga trayek harus dirancang sedemikian rupa dan disesuaikan dengan pola penduduk yang terjadi agar perjalanan dengan angkutan umum dapat diminimumkan (Sumber : SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687, 2002)

3) Kepadatan penduduk.

Faktor yang sangat penting dalam hal penyelenggaraan angkutan umum adalah wilayah kepadatan penduduk yang tinggi yang otomatis mempunyai permintaan yang tinggi juga. Trayek angkutan umum diharuskan

menjangkau wilayah tersebut dengan potensi kepadatan penduduk tersebut
(Sumber : SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687, 2002).

4) Daerah pelayanan.

Dalam hal pelayanan angkutan umum harus memperhatikan wilayah-wilayah yang potensial, selain itu juga diharuskan menjangkau semua wilayah dalam perkotaan. Agar sesuai dengan konsep yang mengutamakan pemerataan pelayanan terhadap penyediaan angkutan umum (Sumber : SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687, 2002)..

5) Karakteristik Jaringan.

Keadaan jalan yang sangat menentukan pelayanan trayek angkutan umum. Karakteristik jaringan jalan meliputi konfigurasi, klasifikasi, fungsi, lebar jalan, dan tipe operasi jalur. Pelayanan angkutan umum sangat dipengaruhi oleh karakteristik jaringan jalan yang ada karena sangat berpengaruh dalam hal standart pelayanan angkutan umum yang baik (Sumber : SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687, 2002).

Hubungan antara trayek dan jenis pelayanan atau jenis angkutan dapat dilihat
Tabel 2.1

Tabel 2.1 Klasifikasi Trayek

Klasifikasi	Jenis	Jenis Angkutan	Kapasitas
Trayek	Pelayanan		Penumpang

			perHari/Kendaraan
Utama	a. Non ekonomi	a. Bus besar (Lantai ganda)	1.500– 1.800
	b. Ekonomi	b. Bus besar (Lantai tunggal)	1.000 – 1.200
		c. Bus sedang	500 – 600
Cabang	a. Non ekonomi	a. Bus besar	1.000 – 1.200
	b. Ekonomi	b. Bus sedang	500 – 600
		c. Bus kecil	300 – 400
Ranting	a. Ekonomi	a. Bus sedang	500 – 600
		b. Bus kecil	300 – 400
		c. Bus MPU (hanya roda empat)	250 – 300
Langsung	a. Non ekonomi	a. Bus besar	1.000 – 1.200
		b. Bus sedang	500 – 600
		c. Bus kecil	300 - 400

Sumber : SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687, 2002

Penentuan Jenis Angkutan

Penentuan jenis angkutan berdasarkan ukuran kota dan trayek secara umum dapat dilihat pada tabel 2.2

Tabel 2.2Jenis Angkutan Berdasarkan Ukuran Kota

Klasifikasi trayek	Ukuran kota			
	Kota Raya >1.000.000 Penduduk	Kota Besar 500.000 – 1.000.000 Penduduk	Kota Sedang 100.000 – 500.000 Penduduk	Kota Kecil <100.000 Penduduk
Utama	- KA - Bus besar (SD/DD)	- Bus besar	- Bus besar/sedang	- Bus sedang
Cabang	- Bus besar/sedang	- Bus sedang	- Bus sedang/kecil	- Bus sedang
Ranting	- Bus sedang/kecil	- Bus kecil	- Bus sedang/kecil	- MPU
Langsung	- Bus besar	- Bus besar	- Bus sedang	- Bus sedang

Sumber : SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687, 2002

2.3. Kinerja Angkutan Umum

2.3.1. Definisi Evaluasi Yang Digunakan Sebagai Indikator Kinerja Angkutan Umum Penumpang

Definisi Evaluasi Yang Digunakan Sebagai Indikator Kinerja Angkutan Umum Penumpang bertujuan untuk menganalisa terhadap suatu kegiatan evaluasi tertentu, baik kegiatan evaluasi yang akan dilaksanakan, sedang dan selesai dilaksanakan untuk bahan perbaikan dan penilaian pelaksanaan kegiatan evaluasi tersebut. Analisa semacam ini dianggap perlu dilakukan, karena di dalam pelaksanaan suatu kegiatan evaluasi perlu adanya analisa, dan dalam pembahasan mengenai studi evaluasi kinerja angkutan dibutuhkan indikator yang akan dianalisa sebagai dasar penilaian dalam penentuan akan hasil analisa

Indikator kualitas pelayanan operasi angkutan dapat dilihat dari nilai kinerja operasi yang dihasilkan, parameter yang digunakan frekuensi, headway, load factor, kecepatan perjalanan dan waktu tempuh (Asikin,2001:22)

a. Frekuensi

Frekuensi adalah jumlah kendaraan yang lewat persatuan waktu yang dapat diidentifikasi sebagai frekuensi tinggi atau frekuensi rendah. Frekuensi tinggi berarti banyak perjalanan dalam periode waktu tertentu. Secara relative frekuensi rendah berarti sedikit perjalanan selama periode waktu tertentu. Frekuensi, dapat diartikan juga sebagai segi dari hidup tiap moda, angkutan umum yang penting untuk penumpang dan mempengaruhi moda yang diterapkan untuk dipakai.

Menurut (Morlok:1978:537) frekuensi adalah perjalanan dalam satuan waktu tertentu. Frekuensi dapat dirumuskan sebagai berikut :

$$F = 1 / H \dots\dots\dots (2.1)$$

Dimana : F = Frekuensi (kend/menit)

H = Headway(menit)

b. Headway

Headway adalah waktu antara satu kendaraan dengan kendaraan yang lain yang berurutan di belakangnya pada satu rute yang sama. *Headway* makin kecil menunjukkan frekuensi semakin tinggi, sehingga akan menyebabkan waktu tunggu yang rendah (SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687, 2002).

$$H = \frac{60 \text{ menit} \times C \times LF}{JP} \dots\dots\dots (2.2)$$

Dengan :

H = waktu antara (*headway*)

C = kapasitas kendaraan

LF = *load factor*

JP = jumlah penumpang per jam pada periode pengamatan.

c. Load Factor

Faktor muat (*Load Factor*) merupakan perbandingan antara jumlah penumpang dengan kapasitas tempat duduk pada satu satuan waktu tertentu (Warpani:1990:178).

$$F = \frac{P}{K} \times 100\% \dots\dots\dots (2.3)$$

Dengan :

F = Faktor pengisian (*loading factor*)

P = Banyaknya penumpang yang diangkut sepanjang satu lintasan
sekali jalan

K = Daya tampung kendaraan atau banyaknya tempat duduk

d. Waktu Tunggu

Waktu tunggu adalah waktu yang dibutuhkan oleh penumpang selama menunggu angkutan kota sampai penumpang tersebut mendapat kesempatan untuk menaiki angkutan kota tersebut. (Morlok:1978:331),

$$W_t = \frac{1}{2} H (\text{menit}) \dots\dots\dots (2.4)$$

Dengan :

H = waktu antara (*headway*).

e. Kecepatan Perjalanan dan Waktu Perjalanan

Indikator yang dipergunakan untuk menilai aksesibilitas adalah waktu tempuh atau perjalanan. Waktu tempuh angkutan diperoleh melalui survei dinamis dengan menghitung waktu yang dibutuhkan angkutan umum penumpang dalam melintasi satu ruas jalan. Waktu tempuh ini erat hubungannya dengan kecepatan rata-rata. Dalam menentukan waktu perjalanan.

Menurut (Morlok:1978:124), kecepatan perjalanan adalah kecepatan perjalanan dari awal rute ke titik akhir rute dan di rumuskan dengan :

$$V = \frac{S}{t} \dots\dots\dots (2.5)$$

Dimana : V = Kecepatan rata-rata

S = Jarak tempuh

t = Waktu tempuh rata-rata.

f. Awal Dan Akhir Waktu Pelayanan AUP

Waktu pelayanan angkutan umum penumpang merupakan waktu dimana angkutan umum penumpang mulai beroperasi dan berakhir operasi dalam tiap harinya. Waktu pelayanan sangat berpengaruh terhadap peolehan rit dan pendapatan. Idealnya, waktu pelayanan adalah sama dengan waktu kegiatan yang berlaku dalam suatu angkutan umum penumpang, karena pada dasarnya waktu pelayanan angkutan umum penumpang adalah refleksi dari aktifitas suatu kota.

g. Jumlah Kendaraan Yang Beroperasi

Jumlah kendaraan yang beroperasi di definisikan sebagai perbandingan antara jumlah kendaraan yang beroperasi dengan total jumlah kendaraan yang tersedia (berijin trayek), jumlah kendaraan yang beroperasi dinyatakan dalam bentuk (%) dan di rumuskan sebagai berikut :

$$\text{Kendaraan yang beroperasi} = \frac{\text{Jumlah kendaraan yang beroperasi}}{\text{Jumlah kendaraan yang tersedia}} \times 100\% \dots\dots (2.6)$$

2.4. Persyaratan Pelayanan

Dalam mengoperasikan kendaraan angkutan penumpang umum, operator harus memenuhi dua persyaratan minimum pelayanan, yaitu prasyarat umum dan prasyarat khusus.

a. Prasyarat umum

- 1) Waktu tunggu di pemberhentian rata-rata 5-10 menit dan maksimum 10-20 menit.
- 2) Jarak untuk mencapai perhentian di pusat kota 300 – 500 m; untuk pinggiran kota 500 – 1000 m.
- 3) Penggantian rute dan moda pelayanan, jumlah pergantian rata-rata 0-1, maksimum 2.
- 4) Lama perjalanan ke dan dari tempat tujuan setiap hari, rata-rata 1,0 - 1,5 jam, maksimum 2-3 jam.
- 5) Biaya perjalanan, yaitu presentase perjalanan terhadap pendapatan rumah tangga.

b. Prasyarat khusus

- 1) Faktor layanan
- 2) Faktor keamanan penumpang
- 3) Faktor kemudahan penumpang mendapatkan bus
- 4) Faktor lintasan.

Berdasarkan keempat faktor prasyarat khusus itu, pelayanan angkutan umum di klarifikasikan kedalam *dua* jenis pelayanan, yaitu :

- a) Pelayanan ekonomi : * Minimal tanpa AC
- b) Pelayanan non ekonomi : * Minimal dengan AC

Rincian prasyarat pelayanan untuk tiap jenis pelayanan dapat dilihat pada Tabel 2.3

Tabel 2.3 Pedoman Kualitas Pelayanan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur

Kualitas	Klasifikasi Pelayanan	
	Non Ekonomi	Ekonomi
1. Kenyamanan	a. Fasilitas tempat duduk di sediakan. b. Juga mengangkut penumpang dengan berdiri. c. Dilengkapi pendingin udara (AC).	d. Fasilitas tempat duduk disediakan. e. Juga mengangkut penumpang dengan berdiri.
2. Keamanan	a. Menyediakan bagasi/tempat barang b. Kebersihan harus terjamin c. Awak bus terlatih dan terampil	a. Kebersihan harus terjamin. b. Awak bus harus terlatih dan terampil. c. Tanpa dilengkapi pendingin udara (AC).
1. Kemudahan mendapatkan bus	a. Jadwal keberangkatan dan kedatangan harus dipenuhi, baik ada maupun tidak ada penumpang (tidak	a. Jadwal keberangkatan dan kedatangan harus dipenuhi, baik ada maupun tidak ada

	<p>mengetem).</p> <p>b. Lokasi terminal harus terintegrasi dengan terminal jenis kendaraan umum lainnya.</p> <p>c. Tempat-tempat perhentian harus khusus.</p>	<p>penumpang (tidak mengetem).</p> <p>b. Lokasi terminal harus terintegrasi dengan terminal jenis kendaraan umum lainnya.</p> <p>c. Tempat perhentian harus tepat penempatannya agar tidak mengganggu lalu lintas.</p>
2. Lintasan	a. Pada lintasan utama kota, trayek utama dan langsung.	a. Pada lintasan umum kota trayek cabang, ranting.
3. Kendaraan	<p>a. Bus besar lantai tunggal</p> <p>b. Bus besar lantai ganda</p> <p>c. Bus temple/artikulasi</p>	<p>a. Bus besar lantai ganda</p> <p>b. Bus besar lantai tunggal</p> <p>c. Bus temple/artikulasi</p> <p>d. Bus sedang</p> <p>e. Bus kecil</p> <p>f. MPU (hanya roda empat)</p>

Sumber :SKDirjen Perhubungan Darat No. 687, 2002

Pembobotan pelayanan terhadap kualitas pelayanan atau pengoperasian angkutan kota sebagai berikut :

- a. Nilai bobot 1 untuk standar pelayanan dengan kriteria kurang.

- b. Nilai bobot 2 untuk standar pelayanan dengan kriteria sedang.
- c. Nilai bobot 3 untuk standar pelayanan dengan kriteria baik.

Tabel 2.4. Standart kinerja angkutan umum berdasarkan total nilai bobot

No.	Nilai	1	2	3
1	Faktor muat dalam jam sibuk	>1	0,8-1	<0,8
2	Faktor muat diluar jam sibuk	>1	0,7-1	<0,7
3	Kecepatan perjalanan (Km/Jam)	<5	5-10	>10
4	Headway (Menit)	>15	10-15	<10
5	Rata-rata waktu perjalanan (Menit/km)	>12	6-12	<6
6	Waktu Pelayanan (Jam)	<13	13-15	>15
7	Frekuensi (Kend/Jam)	<4	4-6	>6
8	Jumlah kendaraan yang beroperasi (%)	<48	48-100	>100
9	Rata-rata waktu tunggu penumpang (Menit)	>30	20-30	<20
10	Awal dan akhir waktu pelayanan	05-18	05-20	05-22

Sumber : SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687, 2002

Tabel 2.5. Standart kinerja angkutan umum berdasarkan total nilai bobot

Kriteria	Total Nilai Bobot
Sangat Baik	24,00 – 30,00

Baik	18,00 – 23,99
Sedang	12,00 – 17,99
Kurang	<12,00

Sumber : SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687, 2002

